

事案一覧表

鉄道局 鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
平成27年2月12日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃の上限設定の認可 (鉄道事業再構築実施計画の認定)	平成26年12月26日 平成26年12月26日	四日市あすなろう鉄道(株)	鉄道事業再構築実施計画に基づき、第二種鉄道事業者となる四日市あすなろう手鉄道(株)の旅客運賃の上限設定 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第25条に基づくみなし認可)
備考	平成27年4月1日開業予定		

運輸審議会質問事項一覧表
(四日市あすなろう鉄道)

質問 NO.	質問内容	資 料 ページ
1	今回の地域公共交通網形成計画の内容(まちづくりや他の交通機関の考え方等)。	1
2	住民の代表はどのような反応を示しているか(特に四日市あすなろう鉄道の運賃を上げることについて)。	2
3	協議会の構成員はどうなっているか(特に利用者代表、学識者)。	4
4	協議会を通じて、住民や自治体は具体的にどのような取組をするのか。	5
5	(運賃以外も含め)鉄道事業再構築実施計画全体をどのように評価しているのか。	6
6	収入原価表・収支計画の各項目の算定根拠と鉄道局として妥当と判断した理由(概略で構わない)。特に10年間の維持修繕費等を妥当とした理由。	7
7	第三種鉄道事業者へ出す補助金(10年間)の考え方と見通し如何。	7
8	計画期間の10年間は運賃を上げることは想定していないのか。	8
9	第二種鉄道事業者は10年間経営を安定的に維持しようとしていると思うが、その理由は。また、経営上の問題(リスク)があるとすればどのようなものを想定しているか。	8
10	第二種鉄道事業者には補助金を出さないということか。	8
11	改定後の運賃は近隣(関西圏や名古屋圏等)の路線と比較してどのような水準にあるのか(伊賀鉄道や養老鉄道等と比較した資料)。	9
12	四日市あすなろう鉄道に利益が発生すれば基金に拠出することだが、それを活用して顧客獲得や運賃減等の新たな施策の原資とできないのか。	10
13	四日市あすなろう鉄道に損失が発生すれば、四日市市が基金を活用し補填することだが、四日市あすなろう鉄道のインセンティブをどのように担保するのか。	10
14	四日市あすなろう鉄道の逸走率の根拠。また逸走率を下げ顧客を獲得するために単純なPR活動以外に何か具体的な施策は考えているのか。	11
15	近鉄(内部線・八王子線)の過去から現在の経営上の問題点はどのようなものであったと考えているのか。	12

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問①〕

今回の地域公共交通網形成計画の内容(まちづくりや他の交通機関の考え方等)。

〔ご回答①〕

(まちづくり)

四日市市では、コンパクトなまちづくりを進めることで、「住んで良かった」「訪れたい」と思ってもらえるような「みんなが誇りをもてるまち」の実現を目指している。

具体的には、中心市街地などで、広域的な都市機能の拠点化を進め、自動車に依存せず暮らせる魅力的な市街地を形成することなどを考えている。

(他の交通機関)

四日市市では、鉄道やバスなどの交通手段の違いを乗り越え、地域公共交通が“網”となって利用者にサービスを提供する必要があるという考えのもと、鉄道・バスが並行して運行している路線の連携強化による利用者の維持などを目指している。

(別添「四日市市地域公共交通網形成計画(抄)」参照)

〔ご質問②〕

住民の代表はどのような反応を示しているか(特に四日市あすなろう鉄道の運賃を上げることについて)。

〔ご回答②〕

1. 四日市市地域公共交通活性化協議会では、住民代表者より次のとおり意見が示されている。(意見、回答内容は、四日市市より聞き取りを行ったもの。)

第1回(平成26年7月7日)

沿線高校として路線の存続に感謝している。「持続可能な」ということが何より大事だと思っている。地元の沿線高校も含めて、内部・八王子線を良くしていくためにどのようなことができるか教えていただきたい。もうひとつ運賃体系ですが、高校生にとっては安く抑えてほしいと思っている。

(四日市市回答)

料金体系は、きまり次第きちんと説明していきたいと思っている。

第3回(平成26年11月21日)

別会社になると運賃体系が変わるといえるが、どのくらい上がるのか。

(四日市市回答)

伊賀鉄道と同程度の金額、現行170円区間が200円程度と思っている。定期については今よりは割引率を落とすことになるので、区間によっては6ヶ月定期で倍近くになることを想定している。鉄道会社の乗り継ぎでも、値上げ以上に負担がかかる場合もある。市としては税を投入して鉄道を残そうということがあるので、利用者の方々にも一定の負担をお願いしたいと考えている。

※第2回(平成26年10月2日)、第4回(平成26年12月12日)では、利用者より運賃に関する意見はない。

2. その他の反応

(1) 内部・八王子線に関する市民集会等

① 内部・八王子線を応援する市民の会(平成26年8月24日)

[質疑内容] 運賃については、伊賀線並みに値上げする旨を説明したが、運賃に関する質疑や問い合わせはなかった。

② 日永地区市民センターにおける市民講座(平成26年10月20日)

[質疑内容] 伊賀線並みに値上げする(運賃は30円増、通勤・通学定期の割引率も下がる、近鉄との併算も無くなる)旨を伝え、鉄道存続には利用者にも一定の負担増が必要であると説明。市民からは反論意見なし。

③ まちづくりなどの市民活動をしている「未来カフェ」という集会での説明

(平成26年10月31日)

[質疑内容] 運賃値上げに関する質問があり、伊賀線並みに値上げする旨を回答している。その中で、値上げは困る旨の意見は出されたが、鉄道存続には運賃値上げによる利用者からの負担増が必要である旨を説明し、値上げも困るが廃線となるのはもっと困るため、値上げはやむなしとの意見を頂いた。

(2) 内部・八王子線利用促進協議会での議論

① 内部・八王子線利用促進協議会

(第1回：平成26年7月25日立ち上げ、9月30日第2回)

[質疑内容] 主要議題は、今後の利用促進に取り組むアイデア出しだが、沿線の高校関係者から運賃値上げに関する質問があり、四日市市は、伊賀線並みに値上げする旨を伝えている。その上で、市、近鉄、利用者の三者で負担しあうスキームでこの路線の維持を図りたい旨を説明している。

また、沿線の連合自治会長からは、存続のためには利用者の負担増はやむを得ないとの意見があった。

(3) 沿線の高校等を対象とする内部・八王子線の利用啓発活動

① 三重県の県立高校の校長会(平成26年12月11日)

② 私立海星中・高校(平成26年12月16日)

内部・八王子線の利用啓蒙を図るため、四日市市と三重県、四日市あすなろう鉄道(株)は、高校関係者に対して啓発活動を実施。

公有民営化により鉄道での存続を図る内部・八王子線について、今後も生徒など利用者を増やすように啓発を図るとともに、運賃が値上げとなる旨を説明し、引き続き利用していただくよう説明した。学校側からは、運賃に関する反対意見はなかった。

〔ご質問③〕

協議会の構成員はどうなっているか(特に利用者代表、学識者)。

〔ご回答③〕

四日市市地域公共交通活性化協議会の構成員は、次のとおり。

	区 分	所 属 等
1	学識経験者	名城大学理工学部 社会基礎デザイン工学科教授
2	交通事業者	三重交通(株)四日市営業所長
3		三岐鉄道(株)取締役鉄道部長
4		NPO法人生活バス四日市 理事長
5		近畿日本鉄道(株)鉄道事業本部 企画統括部営業企画部長
6		東海旅客鉄道(株)東海鉄道事業本部 管理部 総務課長補佐
7		伊勢鉄道(株) 取締役総務部長
8		四日市あすなろう鉄道(株)代表取締役常務
9		利用者等
10	四日市商工会議所 総務部長	
11	神前地区まちづくり推進委員会 定住対策部会 バスプロジェクトリーダー	
12	沿線高校代表者(四日市南高校校長)	
13	警察	四日市南警察署 交通第一課長
14		四日市北警察署 交通課長
15		四日市西警察署 交通課長
16	国	国土交通省三重河川国道事務所 副所長
17		国土交通省三重運輸支局首席運輸企画専門官
18	県	地域連携部交通政策課 課長
19		四日市建設事務所 副所長兼保全室長
20	交通事業者団体	(公社)三重県バス協会 専務理事
21		(一社)三重県タクシー協会 専務理事
22	交通事業者労組	三重交通労働組合 四日市支部長
23	市	都市整備部 理事

〔ご質問④〕

協議会を通じて、住民や自治体は具体的にどのような取組をするのか。

〔ご回答④〕

四日市市が作成した地域公共交通網形成計画「四日市市地域公共交通網形成計画」においては、基本理念「育てよう！市民の暮らしを守る公共交通」のもと、次の基本方針を示している。

- コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化
- 便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築
 - ※特に、存廃問題が顕在化した内部・八王子線については、その持続可能性を追求します。
 - ※公共交通網の構築にあたっては、地域、交通事業者、行政それぞれが主体的に取り組めます。
- 日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり

住民や自治体の具体的な取り組み例は、次のとおりです。

(四日市市)

- コンパクトなまちづくり、団地・郊外部の維持、「環境先進都市」といった市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持・活性化
 - 1. 事業所等の自主的な自動車抑制の取組みへの支援と職場モビリティ・マネジメントの実施《実施主体》四日市市、商工会議所
- 便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築
 - 1. 駅前広場の整備
 - ・内部・八王子線のうち、利用者数が多い内部駅、西日野駅の駅前広場を順次整備。
 - ・近鉄四日市駅、JR四日市駅の駅前広場再整備について検討し、順次実施。(実施行程)
 - 平成26年度～：近鉄四日市駅及JR四日市駅の再整備検討
 - 平成30年度：西日野駅整備完了予定
 - 平成31年度：内部駅整備完了予定《実施主体》四日市市、交通事業者
- 日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり
 - 1. バスシェルターの整備促進（四日市市の支援制度を検討）
《実施主体》三重交通、三岐鉄道、四日市市、道路管理者
 - 2. 情報案内板の改善（近鉄四日市駅において、公共交通の乗継、公共公益施設・観光地の案内などを統一したデザイン表示とする等）
《実施主体》四日市市

(住 民)

○便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築

1. イベントの実施（イベント列車、ウォーキング等）

《実施主体》四日市あすなろう鉄道、交通事業者、四日市市、地域住民

2. 花壇など駅舎周辺の維持管理

《実施主体》地域住民、学校関係者、四日市あすなろう鉄道、四日市市

3. 駅舎や車両の飾り付けの実施

《実施主体》四日市あすなろう鉄道、地域住民、学校関係者、四日市市

4. 遠足や社会見学などでの利用促進

《実施主体》四日市あすなろう鉄道、学校関係者、四日市市

〔ご質問⑤〕

（運賃以外も含め）鉄道事業再構築実施計画全体をどのように評価しているのか。

〔ご回答⑤〕

四日市市が作成した鉄道事業再構築実施計画については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき作成された基本方針に照らして適切なものであり、

また、鉄道事業再構築実施計画に定める事項は、鉄道事業再構築事業を確実に遂行するため適切なものであると理解している。

（参 考）

「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の概要

鉄道事業再構築実施計画の認定にあたっては、申請された計画が法律に定める事項に適合するものであるかどうかを確認して認定する。

具体的には、

一 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が、基本方針に照らして適切なものであること。

二 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が、鉄道事業再構築事業を確実に遂行するために適切なものであること。

三 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容が定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項の許可（鉄道事業の許可）

ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可（事業基本計画の認可）

ハ 鉄道事業法第十五条第一項の認可（鉄道線路の使用等の認可）

ニ 鉄道事業法第十六条第一項の認可（旅客鉄道運賃の上限認可）

等について基準に適合しているかどうかを確認する。

〔ご質問⑥〕

収入原価表・収支計画の各項目の算定根拠と鉄道局として妥当と判断した理由(概略で構わない)。特に10年間の維持修繕費等を妥当とした理由。

〔ご回答⑥〕

運賃収入は、通勤・通学など日常生活目的の利用が殆どであるため、四日市市の人口の減少(年▲0.4%)に伴う利用者の減少を見通した収入となっている。

また、四日市あすなろう鉄道への移行に伴い、自転車等への逸走が見込まれることから、伊賀線での逸走の実態を踏まえて減少分を見込んでおり妥当と認識している。

費用については、人件費は、各費目(運転費、運輸費、輸送管理費)1人当たり人件費実績単価と要員計画により推計している。修繕費は、安全・安定輸送のための電路、線路、車両等の保守に係る修繕費用を推計している。動力費は、冷房車両を導入するため増加が見込まれており、その他経費は、削減が図られており会社として妥当なものと認識している。

10年間の維持修繕費は、近鉄と四日市市が共同で安全・安定輸送に必要な修繕計画を策定し、その修繕計画に基づく費用や保守・点検等の業務に係る人工数や人件費単価により算出しており、妥当と判断したところである。

〔ご質問⑦〕

第三種鉄道事業者へ出す補助金(10年間)の考え方と見通し如何。

〔ご回答⑦〕

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、鉄道施設総合安全対策事業において、補助対象であるとみなされる事業の事業費から、見込まれる国、三重県、四日市市の補助金額が算定されたものである。

国の補助に関しては、必ずしも約束されたものではないが、鉄道事業再構築実施計画の認定事業の場合、優先的な配分が受けられるものと考えられる。

(国庫補助対象外の事業については、四日市市単独で必要と判断した額が算定されている。)

〔ご質問⑧〕

計画期間の10年間は運賃を上げることは想定していないのか。

〔ご回答⑧〕

四日市あすなろう鉄道においては、運賃を上げることは想定されていない。

〔ご質問⑨〕

第二種鉄道事業者は10年間経営を安定的に維持しうると見ていると思うが、その理由は。また、経営上の問題(リスク)があるとすればどのようなものを想定しているか。

〔ご回答⑨〕

四日市あすなろう鉄道は、鉄道施設や車両の維持・確保、計画的な整備・更新について、四日市市が費用負担する仕組みとなっており、また近畿日本鉄道から四日市市に拠出された8億円を原資とした「四日市市内部・八王子線基金」において、赤字が生じた場合には補填される仕組みとなっていること、利用者にも応分の負担を求めていることなどから、経営を安定的に維持しうるものと考えている。

経営上の問題(リスク)があるとすれば、見込みを超える逸走が生じて計画どおりの輸送人員が確保できないことなどが考えられる。

〔ご質問⑩〕

第二種鉄道事業者には補助金を出さないということか。

〔ご回答⑩〕

第二種鉄道事業者である四日市あすなろう鉄道に、直接補助金の交付はされないが、第三種鉄道事業者である四日市市に対する国・三重県・四日市市一般会計からの補助を通じて、鉄道施設や車両の維持・確保、計画的な整備・更新について、負担軽減が図られており、間接的に同様の効果が得られるものと考えている。

〔ご質問①〕

改定後の運賃は近隣（関西圏や名古屋圏等）の路線と比較してどのような水準にあるのか（伊賀鉄道や養老鉄道等と比較した資料）。

〔ご回答①〕

他の路線と比較すると、次のとおり。

（普通運賃）

（単位：円）

km	四日市あすなろう鉄道	伊賀鉄道	養老鉄道	三岐鉄道	長良川鉄道	明知鉄道	樽見鉄道	伊勢鉄道	和歌山電鉄	信楽高原鉄道
1	200	200	200	190	210	210	190	180	170	200
2	200	200	200	190	210	210	190	180	170	200
3	200	200	200	190	210	210	190	180	170	200
4	260	260	260	190	310	230	260	220	230	290
5	260	260	260	210	310	230	260	220	230	290
6	260	260	260	220	310	230	260	220	230	290
7	-	300	310	250	380	270	310	260	290	340

（通勤定期 1 箇月）

（単位：円）

km	四日市あすなろう鉄道	伊賀鉄道	養老鉄道	三岐鉄道	長良川鉄道	明知鉄道	樽見鉄道	伊勢鉄道	和歌山電鉄	信楽高原鉄道
1	6,800	7,650	7,650	4,680	8,040	8,820	7,980	6,810	5,760	5,860
2	7,590	7,650	7,650	4,680	8,040	8,820	7,980	6,810	5,760	5,860
3	8,350	7,650	7,650	4,680	8,040	8,820	7,980	6,810	5,760	5,860
4	9,040	9,570	9,570	5,760	11,640	9,660	10,920	8,320	7,330	8,640
5	9,610	9,570	9,570	6,840	11,640	9,660	10,920	8,320	7,330	8,640
6	10,190	9,570	9,570	7,920	11,640	9,660	10,920	8,320	7,330	8,640
7	-	11,480	11,480	9,000	14,790	11,340	13,020	9,830	8,900	10,180

（通学定期 1 箇月）

（単位：円）

km	四日市あすなろう鉄道	伊賀鉄道	養老鉄道	三岐鉄道	長良川鉄道	明知鉄道	樽見鉄道	伊勢鉄道	和歌山電鉄	信楽高原鉄道
1	2,780	3,700	3,700	3,090	5,560	5,420	4,560	4,650	3,290	4,690
2	3,380	3,700	3,700	3,090	5,560	5,420	4,560	4,650	3,290	4,690
3	3,980	3,700	3,700	3,090	5,560	5,420	4,560	4,650	3,290	4,690
4	4,450	4,630	4,630	3,860	8,060	5,940	6,240	5,680	4,340	6,910
5	4,770	4,630	4,630	4,630	8,060	5,940	6,240	5,680	4,340	6,910
6	5,080	4,630	4,630	5,400	8,060	5,940	6,240	5,680	4,340	6,910
7	-	5,550	5,550	6,170	10,240	6,970	7,440	6,710	5,390	8,150

〔ご質問⑫〕

四日市あすなろう鉄道に利益が発生すれば基金に拠出することのだが、それを活用して顧客獲得や運賃減等の新たな施策の原資とできないのか。

〔ご回答⑫〕

近畿日本鉄道と四日市市との確認書においては、この基金の用途について、「内部線及び八王子線の存続を支援するため」近畿日本鉄道は、四日市市に8億円を支払っており、計画では、修繕費をはじめとした内部・八王子線の持続的な運営に資する経費に対して当該基金を充当することが予定されている。

なお、顧客獲得については、まずは四日市市による利用促進の取り組み(啓発活動等)や四日市あすなろう鉄道による利用促進の取り組み(一日フリーきっぷ等)、地元住民等による活性化の活動(イベント活動等)などによって、顧客獲得に努めていくと聞いている。

〔ご質問⑬〕

四日市あすなろう鉄道に損失が発生すれば、四日市市が基金を活用し補填することのだが、四日市あすなろう鉄道のインセンティブをどのように担保するのか。

〔ご回答⑬〕

近鉄と四日市市の取り決めでは、四日市あすなろう鉄道に損失が発生した場合、基金の範囲内で補填するとされており、無制限に補填されるわけではなく、四日市あすなろう鉄道存続のためには、黒字化に向けた自助努力が必要不可欠である。このことは、四日市あすなろう鉄道も認識しており、インセンティブが働くものと認識している。

また、四日市市も株式の25%を取得しており、市の監査委員による監査が可能となることから、四日市あすなろう鉄道の経営状況について適切にチェックが行われるものと考えられる。

〔ご質問⑭〕

四日市あすなろう鉄道の逸走率の根拠。また、逸走率を下げて顧客を獲得するために単純なPR活動以外に何か具体的な施策は考えているのか。

〔ご回答⑭〕

近鉄(内部・八王子線)から四日市あすなろう鉄道へ事業形態が変更することに伴い、近鉄他路線との営業キロ程の通算が打ち切られるため、相当程度の逸走が予想されている。

特に、近鉄(内部・八王子線)は、近鉄名古屋線・湯の山線との乗換利用が多いこと、内部・八王子線の営業キロが短く平坦であることから、徒歩や自転車等に容易に転移できる短距離区間を中心に逸走すると予想されている。

逸走率については、平成19年10月に近鉄伊賀線から伊賀鉄道伊賀線へ事業形態を変更した際、近鉄との営業キロ程の通算が打ち切れ、運賃値上げを実施したので、この過去の実績を基礎として、伊賀線沿線に比較して営業キロが短く平坦であることを考慮して試算している。

逸走率を改善するためには、公共交通を市民が自分たちの手で守っていくという雰囲気づくりが重要と考えており、市民による駅の清掃、花植え、沿線ウォーキングなどの参加型イベントを開催するなど啓発活動を工夫して行っていくこととしている。

また、四日市あすなろう鉄道も夏・冬でも快適に乗車できるようにすることで、逸走をくい止めるべく、車両の冷房化を進めるほか、高校生に引き続き利用を呼びかけるといった取り組みを行っていくこととしている。

【参 考】

伊賀線の逸走率実績

定期外：2.0%、通勤定期：7.3%、通学定期：10.7%、平均8.6%

内部・八王子線全体の逸走率見込み

定期外：5.3%、通勤定期：14.3%、通学定期：17.1%、平均13.6%

〔ご質問⑮〕

近鉄(内部線・八王子線)の過去から現在の経営上の問題点はどのようなものであったと考えているのか。

〔ご回答⑮〕

近鉄(内部線・八王子線)については、少子高齢化の進展などの社会情勢の変化に加え、高齢になってもクルマを利用し続ける意向を持つ市民の増加といったクルマ社会の過度な進行や公共交通網としてのサービスの不足などが原因で、利用者の減少をくい止めることができず、ワンマン運転化や駅員無配置化などの合理化施策を講じても、年間約3億円弱の経常赤字が続いていることや、老朽化した車両等の更新が必要な状況から、近鉄は、これまでの経営形態での鉄道存続は困難であると判断したものと考えている。